

## Themen dieser Ausgabe

- **Aufbau der Datenbank RAVENA** 1
- **Tagungen 2002**
  - **Raum und Mobilität: Wohnen und Arbeiten mit weniger Verkehr** 4. und 5. November 1
  - **Nahverkehrspläne - Qualitätssicherung im Wettbewerb** Ein Rückblick 12. März 4
- **Forschungsprojekt FRAME - Freizeitmobilität älterer Menschen** erste Ergebnisse 4
- **Kommunalumfrage - Innenstädte als Freizeitstandorte** 12
- **Kurzfassungen der Diplomarbeiten**
  - Planung lokaler ÖPNV-Angebote für Kleinstädte 15
  - Vom Papierfahrtschein zum Personal Travel Assistant (PTA) 16
- **Young Houses Researches - Conference 2002** 18
- **Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge** 18

## VPL – Aufbau der Datenbank RAVENA

### Wir bitten um Ihre Mithilfe

Das Forschungsprojekt „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“ recherchiert zum Aufbau der Datenbank RAVENA „Raum-Verkehr-Nachhaltigkeit“ Projektbeispiele, die zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung beitragen. Mit der Befragung sollen Projekte verschiedener Akteure - wie Kommunen, Wirtschafts- und Wohnungsunternehmen - erhoben werden, um die Vielfalt der existierenden Handlungsansätzen in diesem Themenfeld aufzuzeigen. Die Beispiele werden für die Datenbank RAVENA aufbereitet und ab Oktober 2002 im Internet verfügbar sein.

Die Befragung wird vom Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Universität Dortmund im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführt.

Kennen Sie Projektbeispiele, die

- an der Schnittstelle von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung liegen;

• verschiedene sektorale, vertikale und /oder horizontale Belange/Planungen miteinander und untereinander verknüpfen;

• informieren, bilden oder beraten (z.B. Mobilitäts-, oder Standortberatung, Verkehrserziehung);

• das Mobilitätsverhalten bestimmter Zielgruppen beeinflussen (z.B. Kinder und Jugendliche);

• sich mit betrieblichem Mobilitätsmanagement beschäftigen;

• sich mit der Erreichbarkeit von Betrieben und Geschäften (z. B. Standortberatung);

• sich mit arbeitsplatznahe Wohnen beschäftigen (z.B. Wohnungsbelegungsmanagement);

• die Mobilität von Mietern zum Thema haben und Angebote in diesem Bereich bereitstellen;

• innovativ sind, beispielsweise durch Kooperationen, neue Ideen, das Ausprobieren von Beteiligungsverfahren oder besondere Erfolge vorweisen können?

Dann füllen Sie unseren Fragebogen online auf der Internetseite [www.nachhaltiger-verkehr.de](http://www.nachhaltiger-verkehr.de) aus! Weitere Informationen zu dem Forschungsprojekt sind dort ebenfalls zu finden..

Neben erfolgreichen Beispielen interessieren uns auch Beispiele, die die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt haben, und Beispiele, die bisher noch nicht über das Stadium der guten Idee hinaus gekommen sind.

Die Teilnahme lohnt sich: Wer einen Fragebogen bis zum 13. September ausfüllt, kann eine Freikarte für die Tagung 'Wohnen und Arbeiten mit weniger Verkehr' am 4. und 5. November im Dortmunder Harenberg-Center gewinnen (siehe auch folgenden Artikel).

## VPL – Tagung Raum und Mobilität 2002: Wohnen und Arbeiten mit weniger Verkehr

### Raum Mobilität 2002

#### Wohnen und Arbeiten mit weniger Verkehr

Eine Konferenz am 4. und 5. November 2002 in Dortmund

Die Gleichung „gesellschaftliche Spezialisierung = mehr Verkehr“ kann auf Dauer nicht aufgehen. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stößt an

seine Grenzen, ökologische Belastungsgrenzen sind bereits überschritten, eine gealterte Gesellschaft wird neue Anforderungen an ihren Wohnort und den Verkehr stellen. Unsere Gesellschaft kann ihre hohe Mobilität nur dann sichern, wenn es uns allen gelingt, das weitere Wachstum insbesondere des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen.

• Wie können Kommunen und Regionen, Wirtschafts- und Wohnungsunternehmen, Gewerkschaften und lokale Agenden... eine nachhaltige Verkehrsentwicklung fördern?

• Welche Vorteile ziehen sie selbst aus einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung?



Tagung im Harenberg-Center

## ✓ PL – Tagung Raum und Mobilität 2002

Mit diesen Fragen werden sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der von unserem Fachgebiet vorbereiteten Konferenz „Raum und Mobilität 2002“ befassen.

Die Konferenz „Raum und Mobilität 2002“ steht unter dem Thema „Wohnen und Arbeiten mit weniger Verkehr“ und soll die vorliegenden Ideen und Erfahrungen interdisziplinär und praxisorientiert zur Diskussion stellen. Wir richten uns damit an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommunaler und regionaler Verwaltungen, von Wirtschaftsunternehmen, der Wohnungswirtschaft, von Gewerkschaften, Lokalen Agenden, Planungsbüros und der Forschung, an alle, die Interesse an einer Zukunft mit weniger Verkehr oder zumindest weniger Verkehrswachstum haben. Die Tagung wird unterstützt durch die Konrad-Adenauer-Stiftung.

### Ablauf

Die zweitägige Konferenz dient als fachübergreifendes Diskussionsforum für die Praxis:

- Eingeleitet werden die beiden Konferenztage jeweils durch Plenarvorträge. Die Vorträge des ersten Tages stehen im Zeichen der Praxis: Die Öffentliche Verwaltung als kommunale und regionale Planungsträger, die Wohnungswirtschaft als „Wohnstandortanbieter“, Wirtschaftsunternehmen als Arbeitgeber und Ziele und Quellen von Verkehr. Am zweiten Tag werden diese Vorträge aus Forschungssicht ergänzt.

- Im Mittelpunkt stehen Arbeitsgruppen, die sich entsprechend der Themenstellungen interdisziplinär zusammensetzen. Die Themen der Arbeitsgruppen weisen Überschneidungen auf, um nach der abschließenden Präsentation im Plenum zu

einer arbeitsgruppenübergreifenden Diskussion zu gelangen.

### Montag, 4. Nov. 2002

10:30 – 10:45

Begrüßung

10:45 – 13:00

Plenarvorträge Praxis

Dr. Friedemann Kunst  
(Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, angefragt)  
Integriert planen und regional kooperieren

Prof. Dr. Peter Hansen  
Verkehr – Ein Thema für die Wohnungswirtschaft?

Dr. Uwe Vetterlein  
(Geschäftsführer der IHK Köln)  
Berufsverkehr als unternehmerische Aufgabe

14:30 – 16:00

1. Sitzung der Arbeitsgruppen

AG 1: Besser Wohnen mit weniger Verkehr – Konzepte für den Wohnungsbestand

AG 2: Wirtschaftsunternehmen reduzieren den Berufsverkehr

AG 3: Planen für die Zukunft heißt regional kooperieren

AG 4: Nachhaltigkeit im Verkehr braucht breite Trägerschaft

16:30 – 18:00

2. Sitzung der Arbeitsgruppen (s.o.)

### Dienstag, 5. Nov. 2002

09:00 – 10:30

Plenarvorträge Wissenschaft

Prof. Dr. Christian Holz-Rau  
(Universität Dortmund)  
Weniger Verkehr – Welche Konzepte?

Dr. Herbert Kemming  
(Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW)

Konzepte für weniger Verkehr – Wen beteiligen?

Frau Ursula Stein  
(Büro für Raumplanung und Kommunikation)  
Dipl.-Ing. Gabriele Kotzke  
(raum + prozess, Hamburg)  
Konzepte für weniger Verkehr – Wie beteiligen?

10:45 – 12:00

3. Sitzung der Arbeitsgruppen (s.o.)

12:15 – 13:00

4. Sitzung der Arbeitsgruppen (s.o.)

14:30 – 16:30

Ergebnispräsentation der Arbeitsgruppen und Diskussion

16:30 – 16:45

Schlusswort

Das Programm wird unter [www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl) oder [www.nachhaltiger-verkehr](http://www.nachhaltiger-verkehr) ständig aktualisiert.

### Arbeitsgruppe 1: Besser Wohnen mit weniger Verkehr

Moderation:

Dipl.-Ing. Gabriele Kotzke  
(raum + prozess, Hamburg)

Zusätzliche Dienstleistungen und neue Kooperationen können die Stellung von Wohnungsunternehmen im Wettbewerb stärken und dabei gleichzeitig Verkehr vermindern. Die Arbeitsgruppe thematisiert zeitgemäßes Wohnen im Bestand, verkehrsrelevante Vermietungs- und Finanzierungskonzepte (z.B. Wohnen und Arbeiten unter einem Dach, Mieter werben Mieter, distanzabhängige Wohnungsbaudarlehen), innovative Kooperationen der Wohnungsunternehmen (z.B. mit benachbarten Arbeitgebern und Verkehrsunternehmen) sowie verkehrsrelevante Dienstleistungen „um das Produkt Wohnen“ (z.B. Mieterticket, car-sharing).



Tagung im Harenberg-Center



## PL – Tagung Raum und Mobilität 2002

### Referenten:

Dipl.-Geogr. Uta Bauer  
(Büro für integrierte Planung,  
Berlin)  
Besser Wohnen mit weniger  
Verkehr – ein Überblick

Herr Gabi  
(Stadtplanungsamt Leipzig,  
angefragt)  
Zeitgemäßes Wohnen im  
Bestand /  
Verkehrsreduzierender  
Stadtumbau in Leipzig

Herr Dietz  
(SÜDOST WOBA DRESDEN  
GmbH,angefragt)  
Mobilitätsbezogene  
Serviceleistungen von  
Wohnungsunternehmen

### **Arbeitsgruppe 2: Wirtschaftsunternehmen reduzieren den Berufsverkehr**

#### Moderation:

Dipl.-Ing. Ursula Stein  
(Büro für Raumplanung und  
Kommunikation, Frankfurt)

Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs, unpünktliche und unzufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die ökologische Verantwortung können Wirtschaftsunternehmen und Beschäftigte veranlassen, sich mit dem Berufs-, Kunden- und dem Wirtschaftsverkehr des Unternehmens zu befassen. Die Arbeitsgruppe diskutiert Ansätze des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung (Jobticket, Parkraumkonzepte, Mitfahrbörse...) und der Beeinflussung der zurückgelegten Distanzen (Kooperation mit Wohnungsunternehmen als Alternative zum Werkwohnungsbau, entfernungsabhängige Baudarlehen, Standortberatung...).

### Referenten:

Herr Dieter Brübach  
(B.A.U.M., Hannover)  
Verkehr im betrieblichen  
Umweltmanagement

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel  
(Planungsgruppe Nord,  
Kassel)  
Flächenbezogenes  
Mobilitätsmanagement

Herr Jürgen Schulz  
(Gerling-Versicherungsgruppe,  
Köln)  
Innerbetriebliches  
Mobilitätsmanagement

### **Arbeitsgruppe 3: Planen für die Zukunft heißt regional kooperieren**

#### Moderation:

Prof. Dr. Sabine Baumgart  
(Fakultät Raumplanung,  
Universität Dortmund)

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs resultiert vor allem aus der Steigerung der zurückgelegten Entfernungen. Die Verkehrsbeziehungen werden zunehmend durch regionale Verflechtungen dominiert. Entscheidende Faktoren sind individuelle Standortentscheidungen (Randwanderung von privaten Haushalten und Unternehmen, Standortentscheidungen von Wohnungsbauträgern...), die unter planerischen Rahmenseetzungen erfolgen. Die Anforderungen an eine regional abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung sind weitgehend formuliert. Umsetzungserfolge sind dagegen bisher relativ selten. Zum Umgang mit dem Siedlungsbestand der „Zwischenstadt“ befindet sich die Diskussion noch in einem Anfangsstadium. Die Arbeitsgruppe befasst sich mit Planungs- und Kooperationsansätzen unter den Aspekten von Wirksamkeit,

Akzeptanz und Umsetzung. Die Beispiele reichen von Konzepten des Wohnens am ÖPNV und der regionalen Wirtschaftsförderung bis hin zu regional angepassten Organisations- und Kooperationsformen.

### Referenten:

Dipl.-Geogr. Marion Klemme  
(Planersocietät, Dortmund)  
Regionale Kooperationen –  
ein Überblick

NN Dezernat Ökologie und  
Planung der Region Hannover  
Verbindliches Einzelhandels-  
konzept Hannover

Herr Michael Dresbach  
(VerkehrsVerbund-  
OstWestfalenLippe)

Wohnen am ÖPNV – Koopera-  
tionen bei der Umsetzung des  
Projekts ‚Haller Willem‘

### **Arbeitsgruppe 4: Nachhaltigkeit im Verkehr braucht breite Trägerschaft**

#### Moderation:

Dr.-Ing. Henning Walcha  
(Konrad-Adenauer-Stiftung)

Für erfolgreiche Konzepte nachhaltiger Entwicklung sind häufig breite Trägerschaften kennzeichnend. An deutschen und internationalen Beispielen werden Formen der Zusammenarbeit konkretisiert und von der Arbeitsgruppe auf ihre weitere Anwendbarkeit hin untersucht. Darüber hinaus werden integrierte Rahmenplanungen von Gemeinden und z.B. konkrete Kooperationen mit Verkehrsunternehmen (Nahverkehrsplanung & Siedlungsentwicklung) diskutiert. Es ist zu klären, wie der Nachhaltigkeitsbegriff durch konkrete Beispiele und Inhalte gefüllt und in die kommunalen Planungsinstrumente und –prozesse implementiert werden kann.



Tagung im Harenberg-Center

## PL – Tagung Raum und Mobilität



Tagung im Harenberg-Center

Referenten:  
Dipl.-Ing. Michael Frehn  
(Universität Dortmund/  
Planersocietät, Dortmund)  
Breite Trägerschaften für eine  
nachhaltige Stadt- und  
Verkehrsentwicklung - Ein  
Überblick.

Dipl.-Ing. Achim Plate  
(Plate und Partner GmbH,  
Itzehoe, angefragt)  
Teletown Klosterforst in  
Itzehoe – Verkehrsvermeidung  
und Flexibilisierung  
durch einen „Werkwohnungsbau“  
im Internetzeitalter.

Herr Gerhard Kutziewski,  
(MoBiel, Bielefeld)  
Beratung und Kooperationen  
von Verkehrsunternehmen,  
Wohnungsbaugesellschaften  
und Unternehmen.

### Ergebnisdiskussion im Plenum zu den Arbeitsgruppen

Die Abschlussdiskussion fasst  
die Ergebnisse der beiden Tage  
zusammen. Aus der Tagung  
sollen sich Netzwerke bilden,  
die die diskutierten Ansätze  
in die Praxis transferieren. Dabei  
kann die Internetseite des  
Forschungsprojekts RAVE

[www.nachhaltiger-verkehr.de](http://www.nachhaltiger-verkehr.de)  
eine Plattform für den weiteren  
Erfahrungs- und Ideenaustausch  
bilden.

### Tagungsort

Die Tagung findet in den Räu-  
men des Harenberg-Citycenters  
direkt am Hauptbahnhof Dort-  
mund statt.

## PL – Tagung Nahverkehrspläne - Ein Rückblick



Nahverkehrspläne –  
Qualitätssicherung und  
Wettbewerb  
12. März 2002

Mit der Tagung **Nahverkehrspläne – Qualitätssicherung und Wettbewerb** kam unser Forschungsprojekt **Nahverkehrspläne im Vergleich** zum Abschluss. Wie das Projekt wurde auch diese Veranstaltung vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr NRW unterstützt. Das Thema stieß aufgrund des anstehenden Wettbewerbs im öffentlichen

Nahverkehr auf großes Interesse. Über zweihundert Personen kamen ins Magazin der Zeche Zollern II in Dortmund, viele von ihnen mit der Bahn.

Die Tagung leistete damit einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf den Wettbewerb im ÖPNV und auf die Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Im Mittelpunkt standen gute Beispiele vorliegender Nahverkehrspläne, rechtliche Aspekte des Wettbewerbs und Verfahren der Qualitätssicherung. Die

anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben, von Kommunen und Planungsbüros nutzten über die Fachvorträge hinaus die Gelegenheit zum praxisnahen Erfahrungsaustausch.

Die Beiträge der Tagung befinden sich auf der Homepage des Fachgebietes unter [www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl).



## Forschungsprojekt: FRAME

**Freizeitmobilität und  
Mobilitätsprobleme älterer  
Menschen in der Stadt und  
auf dem Land**

**Erste Ergebnisse des  
Projekts FRAME**

**Birgit Kasper und Joachim  
Scheiner**

In der letzten Ausgabe des VPLetter wurde das Projekt „FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen“ vorgestellt, das sich mit den Formen, Mobilitätsentscheidungen und Rahmenbedingungen der Freizeitverkehrsnachfrage älterer Menschen befasst<sup>1</sup>. Dabei spielt der Vergleich dreier unter-

schiedlich strukturierter Räume eine zentrale Rolle: Großstadt (Bonn), suburbaner Raum (linksrheinisch an Bonn angrenzend) und ländlicher Raum (ein Teilgebiet der Eifel). Ziel des Projekts ist die Erarbeitung von Grundlagenwissen mit Blick auf die Entwicklung umwelt- und



## Forschungsprojekt: FRAME

sozialverträglicher sowie wirtschaftlich tragfähiger Mobilitätsangebote für Freizeitaktivitäten älterer Menschen. Im Folgenden stellen wir erste Ergebnisse des Projekts im Überblick vor. Dabei konzentrieren wir uns zunächst auf Ergebnisse einer standardisierten Haushaltsbefragung, aus der seit Anfang Juni 2002 ein Teildatensatz von n=1911 Personen vorliegt. Danach stellen wir Ergebnisse aus Experteninterviews mit Akteuren des Freizeit- und Verkehrssektors im Raum Bonn / Eifel vor. Diese repräsentieren gewissermaßen die Angebotsseite, während in der Haushaltsbefragung die Verkehrsnachfrage und damit verbundene Probleme ermittelt werden.

### 1 Freizeitmobilität älterer Menschen – erste Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Im derzeit verfügbaren Teildatensatz von n=1.911 Personen ab 60 Jahren sind 53,1% Frauen und 46,9% Männer. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass in der Stadt Bonn deutlich mehr Hochbetagte in der Stichprobe enthalten sind als im suburbanen und ländlichen Raum (> 80 Jahre: Bonn 44%; suburbaner Raum 24%, ländlicher Raum 16%). Dennoch besteht zwischen den drei Räumen kein nennenswerter Unterschied in der individuellen Bewertung der eigenen Gesundheit, der Zufriedenheit mit der Gesundheit und der individuellen Bewegungsfähigkeit.

Die folgenden Darstellungen konzentrieren sich auf ausgewählte Aspekte der realisierten Mobilität (v.a. Aktivitäten und Verkehrsmittelwahl) in räumlicher Differenzierung sowie auf Mobilitätsprobleme.

#### 1.1 Aktivitätsbeteiligung

In der Befragung wurde für eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten unter anderem die Aktivitätsbeteiligung und -häufigkeit erfragt. Von wenigstens der Hälfte der Befragten wurden die folgenden Aktivitäten ausgeübt: Spaziergang (85%), Friedhofsbesuch (85%), Besuch bei Verwandten (84%), Essen oder etwas Trinken gehen (83%), Besuch bei Freunden/Bekanntem (75%), Kirchenbesuch (72%), Gartenaktivitäten (72%), Reisen (71%), Cafébesuch (63%), Einkaufsbummel (61%), Autoausflug (56%). Von immerhin knapp der Hälfte der Befragten wurden Museen oder Kunstausstellungen besucht, Vereinsaktivitäten unternommen sowie öffentliche Feste und kulturelle Veranstaltungen besucht. Für alle untersuchten Aktivitätskategorien lässt sich mit zunehmendem Alter eine geringere Beteiligung feststellen.

Zwischen den drei Untersuchungsräumen bestehen nicht bei allen Aktivitäten nennenswerte Unterschiede. Am ehesten fällt Bonn aus dem Rahmen. Dort sind vor allem Aktivitäten weniger verbreitet, die eine hohe soziale Bindung an die Gemeinde voraussetzen oder mit sich bringen (Kirche, Vereine, öffentliche Feste). Stattdessen dominieren eher Kunst und Kultur. Dies entspricht dem deutlich höheren diesbezüglichen Angebot in der Großstadt (Museumsmeile Bonn). Ältere Menschen im ländlichen Untersuchungsgebiet müssen zur Wahrnehmung dieser hochrangigen Angebote einen deutlich höheren Wegezeit- und Entfernungsaufwand auf sich nehmen. Allerdings kann nicht unbedingt ein kausaler Zusammenhang im Sinne einer Wirkung des Angebots auf die Nachfrage unterstellt werden.

Vielmehr konzentrieren sich in Bonn und Umgebung deutlich stärker als im ländlichen Raum der Eifel höher gebildete Schichten mit hochkulturellen Interessen. Entsprechend zeigt sich in der Eifel eine eher geringe Nachfrage nach kulturellen und „Selbstverwirklichungs-“ Aktivitäten (Weiterbildungskurse, Reisen).

#### 1.2 Verkehrsmittelnutzung

Für die wichtigsten Verkehrsmittel (ohne „zu Fuß“) wurde für einen jeweils definierten Zeitraum die Nutzungshäufigkeit erfragt (Tab. 1). Der Pkw ist danach in allen Untersuchungsräumen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Zwischen den drei Untersuchungsräumen unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung deutlich. Während in Bonn die Nutzungshäufigkeit aller ÖPNV-Verkehrsmittel (Taxi, Linienbus, Straßen-/S-/U-Bahn) weit über dem Durchschnitt liegt, tritt im suburbanen und ländlichen Raum der Pkw überproportional stark hervor. Der ÖPNV erreicht in Bonn regelmäßig (Schwelle: mindestens 7x in 2 Wochen) immerhin 21% der älteren Bevölkerung. Auch das Taxi besitzt in Bonn einen hohen Anteil regelmäßiger Nutzer unter den SeniorInnen. Das Fahrrad wird sowohl in Bonn als auch im suburbanen Raum relativ stark genutzt.

Die Nutzung der eigenen Füße wurde dabei nicht abgefragt. Der hohe Anteil an Fußwegen zeigt sich aber bei der Frage nach dem häufigsten Verkehrsmittel. Dabei nennen 50% der Befragten die Füße (Bonn 61%, suburbaner Raum 46%, ländlicher Raum 39%).



## Forschungsprojekt: FRAME

	Bonn	Suburbaner Raum	Ländlicher Raum	Alle
Pkw (Fahrer)	8,9	15,1	13,0	11,6
Pkw (Beifahrer)	4,2	6,0	4,7	4,7
Fahrrad	3,1	2,9	1,2	2,4
Linienbus	5,1	1,4	0,2	2,6
Straßen-/S-/U-Bahn	3,5	0,7	0,2	1,7
Deutsche Bahn	0,4	0,6	0,4	0,4
Reisebus	0,1	0,1	0,1	0,1
Taxi	0,6	0,3	0,2	0,4

**Tab. 1: Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln innerhalb von vier Wochen (ohne "zu Fuß")**

(Zahl der Tage mit Nutzung des jeweiligen Verkehrsmittels)

Quelle: eigene Erhebungen des Projekts FRAME

gleichsweise häufig zu Fuß unternommen; allerdings spielt auch der Pkw dabei eine große Rolle. Ähnliche Modal Split-Verteilungen weisen ehrenamtliche Aktivitäten, Friedhofsbesuche, Gartenaktivitäten und Vereinsaktivitäten, mit Einschränkung auch Restaurant- und Gaststättenbesuche auf. Im ländlichen Raum sind Bekannte in fußläufiger Entfernung am stärksten verbreitet, in der Großstadt am wenigsten. Dort wird dies mit dem ÖPNV kompensiert.

Museumsbesuche sind typische motorisierte Wege, bei denen aufgrund der zentralen Lage der Museen der ÖPNV einen vergleichsweise hohen Anteil erreicht, am stärksten in der Stadt Bonn. Im suburbanen und ländlichen Raum überwiegt die Anfahrt mit dem Pkw, aber auch hier erreicht der ÖPNV beachtliche Anteile. Ähnliche Modal Split-Verteilungen besitzen Besuche kultureller Veranstaltungen, Reisen, Cafébesuche und Einkaufsbummel, mit Ausnahme des Reisens also typische 'urbane' Aktivitäten.

Sportaktivitäten schließlich werden besonders häufig mit dem Pkw unternommen. Der ÖPNV erreicht nur in der Großstadt einen nennenswerten Anteil. Weitere typische 'Pkw-Aktivitäten' sind Camping, in schwächerem Maß auch Bildungsveranstaltungen (VHS-Kurse u.ä.).

### 1.3 Verkehrsmittelnutzung bei einzelnen Aktivitäten

Unterscheidet man die Verkehrsmittelnutzung nach einzelnen Aktivitäten, zeigen sich deutliche Differenzen je nach Typ der Aktivität und nach typischer Lage der Aktivitätsorte.

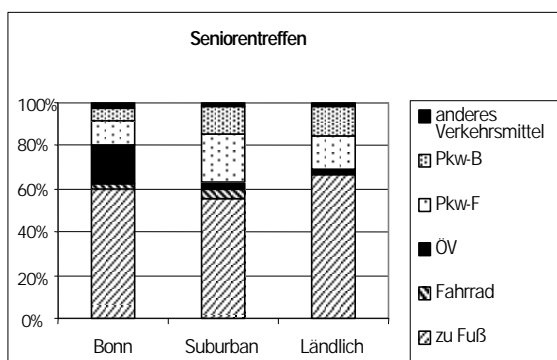
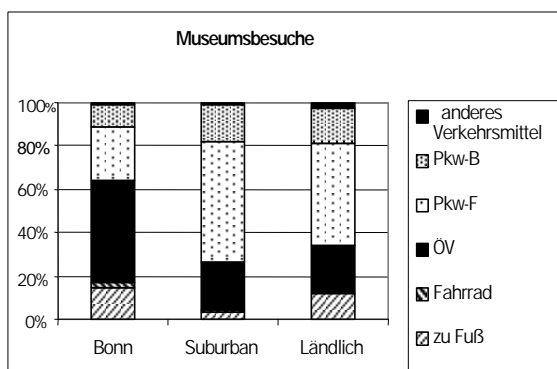
In Abb. 1 sind typische Modal Split-Verteilungen einiger Freizeitaktivitäten dargestellt, die bei anderen Aktivitäten in ähnlicher Form ebenfalls auftreten. Insgesamt wird die Dominanz des Pkw und der eigenen Füße deutlich. Der ÖPNV spielt nur partiell eine spürbare Rolle, v.a. in der Kernstadt Bonn und bei Aktivitäten, die in Bonn unternommen werden (Museumsbesuche).

Seniorentreffen werden typischerweise im fußläufigen Bereich um die Wohnung besucht. Dies gilt sowohl in der Großstadt als auch im suburbanen und ländlichen Raum. Weitere typische zu Fuß unternommene Aktivitäten sind Wanderungen, Spaziergänge, Kirchenbesuche und Besuche bei öffentlichen Festen (z.B. Straßenfeste, Stadtteilsten). Auch Besuche bei Freunden und Bekannten werden ver-

### 1.4 Verkehrsmittelbewertung

Die Dominanz des Pkw zeigt sich auch in der Bewertung von Verkehrsmitteln. So wird der Pkw von 65% der Befragten als das bequemste Verkehrsmittel eingestuft (Abb. 2). Im Vergleich dazu votieren 7% für den ÖPNV und 24% für die Eisenbahn (Mehrfachnennungen möglich).

Gänzlich unbequem scheinen allerdings auch die weniger gut abschneidenden Verkehrs-



**Abb. 1: Modal Split ausgewählter Freizeitaktivitäten**

Quelle: Eigene Erhebung im Projekt FRAME

## Forschungsprojekt: FRAME

mittel nicht zu sein, denn von denjenigen, die sie regelmäßig benutzen, werden sie deutlich häufiger als das jeweils bequemste Verkehrsmittel bezeichnet als von anderen. Dagegen lässt sich zwar vordergründig einwenden, auch die regelmäßigen Fußgänger würden die eigenen Füße lediglich zu 4,2% als bequemstes Verkehrsmittel einschätzen (gegenüber 1,5% der „nicht regelmäßigen Fußgänger“). Dieser Interpretation steht allerdings entgegen, dass auch das Taxi – objektiv sicherlich ein sehr bequemes Verkehrsmittel – nur von knapp 4% der Befragten als bequemstes Verkehrsmittel genannt wird (regelmäßige Taxinutzer: 9,8%, andere 2,3%). Dies deutet eher auf ein verengtes Spektrum der Wahrnehmung dessen, welche Verkehrsmittel überhaupt als in Frage kommend in Betracht gezogen wird.

### 1.5 Mobilitätsprobleme – unerfüllte Aktivitätswünsche und Gründe dafür

Das Forschungsinteresse im Projekt FRAME liegt nicht nur auf den realisierten Formen des Verkehrshandelns, sondern auch auf den Chancen Älterer zur Verkehrsteilnahme und damit zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben, wie es der Begriff Mobilität - verstanden als Beweglichkeit, also als Potenzial - nahe legt. Ein Maß für die Mobilität bildet danach die Frage, ob eine Person ihre Aktivitätswünsche realisieren kann oder unerfüllte Aktivitätswünsche hat. Diese deuten darauf hin, dass die Beweglichkeit durch Restriktionen beschränkt ist.

Es zeigt sich, dass die Partizipationschancen älterer Menschen trotz zunehmender Pkw-Ausstattung und länger anhaltender Gesundheit teilweise eingeschränkt sind. Von jedem zweiten Befragten (51,5%) wird mindestens ein unerfüllter Aktivitätswunsch

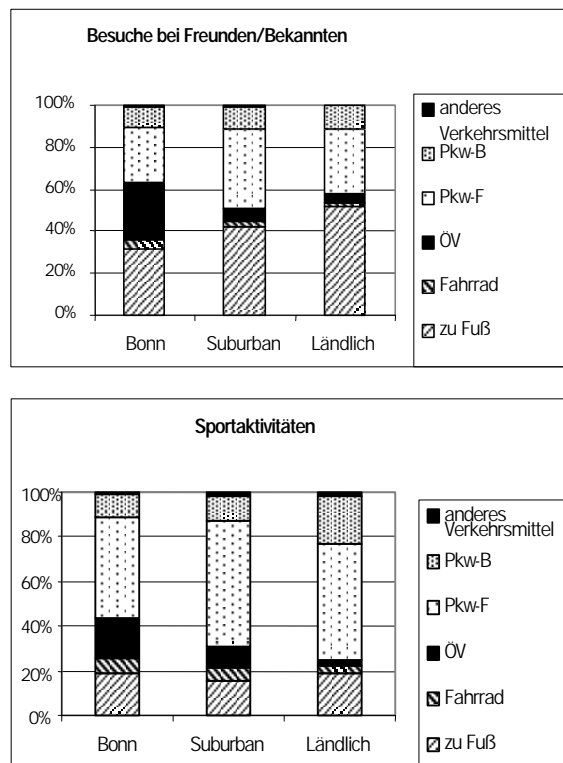


Abb. 1: Modal Split ausgewählter Freizeitaktivitäten

Quelle: Eigene Erhebung im Projekt FRAME

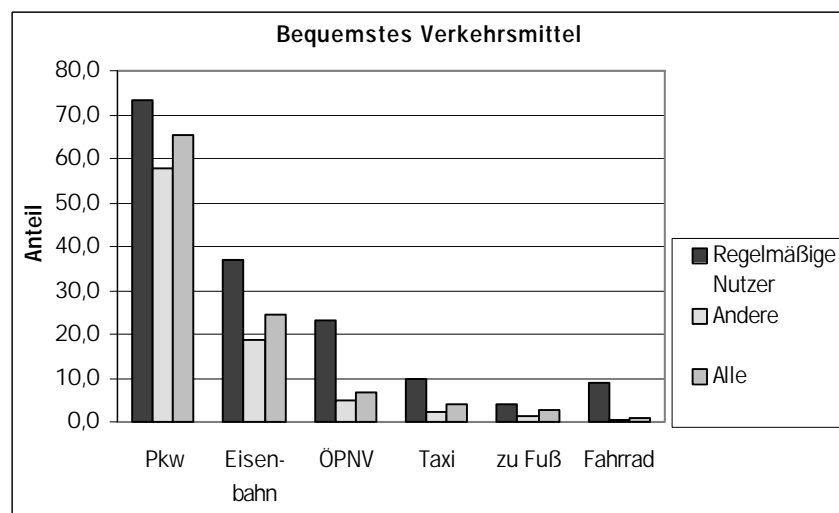


Abb. 2: Bequemstes Verkehrsmittel und realisierte Verkehrsmittelnutzung (Angaben in %)

Definition „regelmäßiger Nutzer“:

- zu Fuß: Angabe „Häufigste Fortbewegungsart: zu Fuß“
  - Fahrrad, Pkw, ÖPNV: mindestens 7x in den letzten zwei Wochen genutzt
  - Bahn: mindestens 1x in den letzten drei Monaten genutzt
  - Taxi: mindestens 3x in den letzten sechs Monaten genutzt
- Mehrfachnennungen möglich.

Quelle: eigene Erhebungen im Projekt FRAME

## Forschungsprojekt: FRAME

	Unerfüllter Aktivitätswunsch?	
	ja	nein
<b>Pkw-Verfügbarkeit</b>		
Führerschein und Pkw im Haushalt	53,1	46,9
kein Führerschein, Pkw im Haushalt	48,9	51,1
kein Pkw im Haushalt	49,1	50,9
<b>Partnerschaft</b>		
ja	51,7	48,3
nein	49,6	50,4
<b>Altersklasse</b>		
60 bis 64	57,8	42,2
65 bis 69	54,9	45,1
70 bis 74	47,1	52,9
75 bis 79	47,8	52,2
80 bis 89	48,1	51,9
90+	42,0	58,0
<b>Bewertung der eigenen Gesundheit</b>		
schlecht	65,0	35,0
eher schlecht	60,6	39,4
eher gut	50,5	49,5
gut	46,9	53,1

**Tab. 2: Unerfüllte Aktivitätswünsche nach Pkw-Verfügbarkeit, Alter und Bewertung der eigenen Gesundheit (Angaben in %)**

Quelle: eigene Erhebungen im Projekt FRAME

genannt. An erster Stelle stehen dabei kulturelle Aktivitäten (Besuch von Theater, Konzert, Oper, Museum, Ausstellung; 13% der Befragten), gefolgt von Urlaub (8%) und klassischen 'intrinsischen Wegen', bei denen der Weg selbst die Aktivität darstellt (Spazieren, Wandern, Radtour, 7%) sowie Sport-aktivitäten (6%).

Bei der Erklärung nicht erfüllter Aktivitätswünsche sind Gründe zu unterscheiden, die von den Befragten selbst angegeben werden, und Ursachen, die aus den seitens der Forschung zu vermutenden Randbedingungen ableitbar sind. So wird in der gerontologischen Mobilitätsforschung immer wieder vermutet, dass fehlende Pkw-Verfügbarkeit für eine geringere Mobilität und eine geringere Lebensqualität ausschlaggebend, dass die Aufgabe des Autofahrens gar ein Risikofaktor für eine depressive Entwicklung sei.

Unter den von den Befragten selbst genannten Hinderungs-

gründen liegen die Gesundheit (45%), das Alleinsein (44%) und Probleme mit dem ÖPNV (42%) an der Spitze. Als Defizite des ÖPNV werden die Unübersichtlichkeit von Fahrplänen und Fahrkartenautomaten und die generell schlechte Anbindung genannt, gefolgt von der ungünstigen Lage der Haltestellen. Letzteres korreliert stark mit einer generell schlechten Anbindung. Die häufige Nennung von Problemen mit dem ÖPNV ist ein deutlicher Hinweis auf Verbesserungsbedarf aus der Sicht älterer Menschen. Auffallend ist auch, dass der ÖPNV als Problembereich in Bonn praktisch ebenso stark heraus sticht wie in den anderen Untersuchungsräumen. Am wenigsten häufig wird er im ländlichen Raum genannt (!) (Bonn: 42%, suburbaner Raum: 51%, ländlicher Raum: 37%). Weitere häufige Hinderungsgründe sind fehlende oder inadäquate Freizeitangebote (37%) und deren zeitliche Lage („Ich bin nicht gern im Dunkeln unterwegs, 32%), Zeitmangel (34%), schlechtes Wetter (32%) und Probleme, die mit dem Partner oder der Partnerin zu tun haben (31%), z.B. divergierende Interessen oder gesundheitliche Probleme des Partners.

Über die von den Befragten selbst genannten Hinderungsgründe hinaus lassen sich Zusammenhänge zwischen unerfüllten Wünschen und vermuteten restriktiven Strukturmerkmalen prüfen.

Dabei zeigt sich, dass weder die Pkw-Verfügbarkeit noch das Leben allein vs. in einer Partnerschaft einen Einfluss darauf besitzen, ob Aktivitätswünsche unerfüllt bleiben oder nicht. Personen *mit* Führerschein und Pkw im Haushalt nennen sogar etwas häufiger unerfüllte Aktivitätswünsche als andere (Tab. 2). Demnach garantiert nicht der Pkw die

Erfüllung von Wünschen nach außerhäuslichen Aktivitäten; vielmehr sind umgekehrt die Pkw-BesitzerInnen unter den Älteren eher die 'rüstigeren' RentnerInnen mit hohen Ansprüchen an das Leben und vielfältigen – und gelegentlich eben unerfüllt bleibenden – Aktivitätswünschen. Dafür spricht auch, dass die in einer Partnerschaft lebenden Befragten – die im Mittel deutlich jünger sind und wohl noch 'mehr vom Leben erwarten' – etwas häufiger als die allein Lebenden unerfüllte Aktivitätswünsche nennen.

Ungleich stärkeren Einfluss auf die Existenz unerfüllter Aktivitätswünsche besitzt denn auch das Alter, und zwar konträr dazu, wie man es aus Sicht der gerontologischen Mobilitätsforschung möglicherweise erwarten würde (Tab. 2): Nicht die Hochbetagten (weniger Mobilen) nennen besonders häufig unerfüllte Wünsche, sondern die 'Jungen Alten'. Ein schlechter Gesundheitszustand besitzt dagegen den erwarteten stark restriktiven Charakter: Je schlechter die eigene Gesundheit bewertet wird, desto eher treten unerfüllte Wünsche auf. Dies bestätigt sich auch bei einer Differenzierung der Gesundheitsbewertung innerhalb einzelner Altersklassen.

Aufgrund der zu erwartenden hohen Korrelationen zwischen den angesprochenen und weiteren denkbaren Einflussfaktoren bleiben weitergehende Erkenntnisse vertieften Analysen vorbehalten.

## 2 Freizeitangebote, Potenziale und Probleme – Erste Ergebnisse der Expertenbefragungen

Den realisierten Freizeitaktivitäten und Aktivitätswünschen der älteren Menschen stehen auf der Angebotsseite verschiedene Akteursgruppen gegenüber, die durch qualitative Interviews in die Untersuchung



## Forschungsprojekt: FRAME

eingebunden werden. Bis Mai 2002 wurden 39 Interviews geführt. Die Themen der Befragung umfassen die Freizeitangebote, Mobilitätswünsche und Mobilitätsprobleme, um die Nutzung konkreter Angebote durch SeniorInnen einzuschätzen und Gestaltungsmöglichkeiten zu thematisieren.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Tagung des Fachgebiets zum Thema „Nahverkehrspläne der zweiten Generation“ eine standardisierte Expertenbefragung unter den TagungsteilnehmerInnen durchgeführt. Dabei wurde die Bedeutung der Bedürfnisse älterer Menschen für das Verkehrsunternehmen sowie realisierte oder geplante seniorengerechte Angebote erhoben.

Die GesprächspartnerInnen der qualitativen Interviews sind unterschiedlichen Bereichen zuzuordnen (Tab. 3). Die Gesprächsergebnisse ausgewählter Bereiche werden im Folgenden vorgestellt.

### 2.1 Akteure - Angebote – Mobilitätsprobleme

#### 2.1.1 Verkehrsanbieter und Aufgabenträger

Bei der Umfrage unter den Verkehrsanbietern und Aufgabenträgern, an der sich 30 Personen beteiligten, zeigt sich, dass die besonderen Bedürfnisse älterer Menschen häufig thematisiert und berücksichtigt werden. Dies ergibt die Selbsteinschätzung der Befragten und es wird auch durch die realisierten Maßnahmen sowie die Bewertung von Akzeptanz und Hemmnissen belegt.

Die Befragten nennen vor allem Seniorentickets, Niederflurfahrzeuge und die Schaffung barrierefreier Zugänge als geplante oder bereits realisierte Maßnahmen. Weniger häufig wird die Beteiligung von Seniorenverbänden bei der Planung, die Überprüfung und

ggf. Neugestaltung von Fahrplänen und Automaten auf Verständlichkeit und Lesbarkeit, Sicherheitskonzepte, die Erschließung von Seniorenwohnrichtungen und seniorenrelevanten Freizeitangeboten sowie „Schnupperangebote“ (z.B. Seniorenticket gegen Führerscheineabgabe) als realisiert oder in Planung befindlich bezeichnet.

Die **Akzeptanz** der von den Verkehrsanbietern bereits realisierten Maßnahmen wird nur teilweise als gut beurteilt. Niederflur-Fahrzeuge, barrierefreie Zugänge, das Seniorenticket, Sicherheitskonzepte und die Neugestaltung von Fahrplänen und Automaten werden nahezu einhellig positiv bewertet. Bei den übrigen Maßnahmen wird die Akzeptanz als eher gering bewertet. Die Gründe für mangelnde Akzeptanz divergieren je nach Typ der Maßnahme, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- Mängel der Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikationsprobleme mit dem Nachfrager,
- Kooperations- und Kommunikationsprobleme innerhalb der Planung,
- Nachfragemangel, v.a. bei Verbesserungen der Erschließung und bei Schnupperangeboten,
- fehlende Wirkungskontrolle.

Verknüpft man diese Aussagen mit den Einschätzungen der generellen **Hemmnisse**, die der Realisierung eines seniorenfreundlicheren ÖPNV entgegenstehen (geringe Nachfrage, Finanzierungsprobleme und mangelndes Problembewusstsein), so lassen sich aus den Problemtypen erste Hinweise auf Handlungsvorschläge ableiten: Strategien der Kooperation und Kommunikation sind ein notwendiger Schritt zur Verknüpfung der Lösungsansätze der Anbieter mit den Interessen der Nachfrager.

- Seniorenverbände (z.B. Graue Panther...)
- Wohneinrichtungen (Seniorenwohnheime, Wohnungsunternehmen...)
- Gebietskörperschaften (Kommunen, Kreise...)
- ...und deren Fachvertreter (Seniorenbeauftragte, Mobilitätsbeauftragte, Polizei...)
- Verkehrsanbieter (Busunternehmen, kommunale Verkehrsbetriebe, Mobilitätszentrale, CarSharing...)
- Aufgabenträger im ÖPNV (Kreise, Kommunen, Zweckverbände)
- Fahrzeughersteller (Automobilindustrie, Fahrradindustrie)
- öffentliche und private Freizeiteinrichtungen und -anbieter, darunter...
  - ... seniorenspezifische (Altenakademien, Altenbegegnungsstätten...)
  - ... und seniorenunspezifische (Sportvereine, Betreiber, von Stadtparks, Wandervereine, Reisebüros, Gastronomie, Kinounternehmer...)
- weitere nicht primär freizeitorientierte Einrichtungen (Kirchengemeinden, Tauschbörsen, Beratungsstellen, Stadtteilvereine...)

**Tab. 3: Freizeitmobilität älterer Menschen: Akteure auf der Angebotsseite**

Deutlich wird auch, dass die Problemlagen über Verkehrsprobleme im engeren Sinne hinausgehen. Demzufolge können 'klassische' verkehrssystemimmanente Lösungsansätze allein nicht zielführend sein.

#### 2.1.2 Altersübergreifende Freizeiteinrichtungen

Das Personal von altersübergreifenden Freizeiteinrichtungen zeigte sich im Hinblick auf Freizeitaktivitäten und Mobilität älterer Menschen häufig als wenig interessiert – selbst wenn zu einem überdurchschnittlichen Anteil ältere Menschen die Einrichtungen frequentieren. Ein Grund dafür liegt in der für die Befragten **nicht erkennbaren Dringlichkeit von Mobilitätsproblemen**. Für die relativ große Anzahl automobiler SeniorInnen werden ausreichend Park- und damit Zugangsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Auch im Sektor Busreisen sind die Befragten auf die Bedürfnisse eingestellt und kennen die

## Forschungsprojekt: FRAME

Vorlieben und physischen Einschränkungen von älteren Menschen. Ihr Augenmerk liegt jedoch kaum auf der Mobilisierung neuer Nachfragerkreise. Nur in wenigen Einzelfällen besteht Interesse an technischen oder infrastrukturellen Verbesserungen.

### 2.1.3 Seniorenfreizeiteinrichtungen

Demgegenüber zeigt sich das differenziertere Verständnis des Personals von Seniorenfreizeiteinrichtungen, die häufig in der Trägerschaft von Gemeinden oder Kirchen betrieben werden. Interessierte ältere Menschen finden hier einen Treffpunkt und Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten. Angeboten werden gesellige Kaffee- oder Spielenachmittage, Tanz- oder Gymnastikkurse, Vorträge, Fortbildungskurse und anderes. Teilweise wird ein Rückgang der Besucherzahl beklagt. Begründet wird dies durch die veränderten Ansprüche und Freizeitinteressen, die länger stabile Gesundheit und die gewandelte Selbstsicht der Älteren: *„Heute sind die Leute im Un-Ruhestand, sie sind mobiler, aktiver, gesünder, haben Hobbys und andere Interessen, verreisen gern, gehen tanzen und wollen ihre freie Zeit nun gestalten“*. Als Reaktion auf die „Nachwuchsprobleme“ wird v.a. die Umstrukturierung des Programms (Computerkurse) gesehen, was auf finanzielle Probleme stößt.

Neben den Angeboten im eigenen Haus organisieren die meisten Einrichtungen regelmäßig Busausflüge: Fahrten „ins Blaue“, zum Einkaufsbummel in umliegende Städte oder nach Holland, Fahrten in Verbindung mit Schiffsausflügen, Nikolaus- oder Weihnachtsmarkt-Fahrten usw. Dazu werden private Busunternehmen in Anspruch genommen. In Bonn gibt es auch

anspruchsvollere Angebote, beispielsweise „Kultur-Wanderungen“ für „rüstigere Alte“. Dabei wird unter Nutzung der ÖPNV-Gruppenkarte die nähere Umgebung Bonns erkundet.

Bei der Bewertung muss unterschieden werden zwischen der Teilnahme an den organisierten Kurzreisen (ereignisgebundene Reisemobilität) und der Erreichbarkeit der Einrichtung selbst (alltägliche Freizeitmobilität). Bei der **ereignisgebundenen Reisemobilität** bestehen Erfahrungswerte, welche Reisen sich bewährt haben: nicht zu weite Strecken, genügend Pausen, kurze Fußwege. Busausflüge erweisen sich auch für Ältere mit PKW als geeignete Reisealternative (Entlastung von der Planung, von Zielauswahl, Orientierung, Entscheidungsfindung usw.). Allerdings können nur begrenzt gesundheitliche Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Außerdem sind die Reisen an die Freizeiteinrichtungen gekoppelt, was den Besucherkreis nicht entscheidend erweitert. Haben Ältere Schwierigkeiten, die Einrichtung zu erreichen, so erschließen sich ihnen auch die betreuten Angebote nicht.

Bei der **alltäglichen Freizeitmobilität** zeigen sich deutliche Erreichbarkeitsunterschiede in Abhängigkeit vom Einzugsgebiet der Einrichtung. Im suburbanen und ländlichen Raum ist eine relativ zentrale Lage der Einrichtung im Ortskern wichtig (fußläufige Erreichbarkeit). Einzelne Einrichtungen im suburbanen und ländlichen Raum stellen durch Abholen und Bringen der weniger gesunden Älteren selbst die Erreichbarkeit sicher, etwa mit einem gestifteten Kleinbus, der von ehrenamtlich tätigen Rentnern gesteuert wird.

In der Stadt fördert die bessere ÖPNV-Anbindung nicht nur die Erreichbarkeit, sondern ermög-

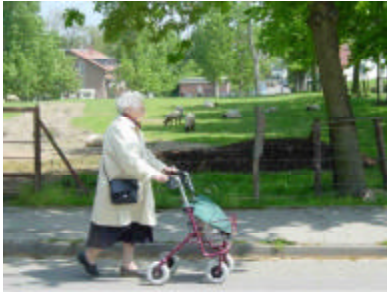
licht den Älteren auch die Wahl der Einrichtung. So kommen beispielsweise Seniorinnen aus rechtsrheinischen Stadtteilen in linksrheinische Einrichtungen und nehmen lange Fahrzeiten in Kauf.

### 2.1.4 Seniorenwohneinrichtungen

Als besonders aufschlussreich erweist sich die Befragung der ExpertInnen von Seniorenwohneinrichtungen, vor allem in Bezug auf im höheren Alter auftretenden Mobilitätsprobleme. In den Einrichtungen lebt ein zunehmend höherer Anteil an Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen, während der Anteil der „fitten Senioren“ abnimmt. Zurückgeführt wird dieser Trend auf die durch die Gesundheitsreform finanzierte Pflege zu Hause, die dazu führe, dass ein Umzug in eine Wohneinrichtung erst erfolge, wenn es zu Hause allein nicht mehr ginge und keine andere Alternative bestehe.

Die Seniorenwohneinrichtungen werden von kirchlichen, karitativen oder privaten Trägern betrieben. Die Freizeitangebote sind überwiegend nach einem Plan geregelt, haben aber wechselnde Inhalte. Begründet wird dies mit den Bedürfnissen der BewohnerInnen: Eine „gewisse Routine“ erwarten die Leute, ansonsten drohe Überforderung.

Die Größe der Einrichtungen liegt zwischen 20 und 130 BewohnerInnen, von denen meistens etwa 50% bis 80%, in Einzelfällen auch nur 10% das Wohnhaus ohne Begleitung verlassen können. Dabei variiert der Aktionsradius deutlich, vom Verlassen des Hauses zum Spazieren gehen bis hin zur eigenständigen Kurzreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem PKW allein oder in kleinen Gruppen. Die Einschränkungen der Beweglichkeit lassen sich nicht



## Forschungsprojekt: FRAME

allein auf physische oder psychische Beeinträchtigungen zurückführen. Im Folgenden werden die wichtigsten Problembereiche benannt.

### 2.2 Problembereiche der Mobilität

Bei der Einschätzung von Mobilitätsproblemen werden von den ExpertInnen verschiedene Ebenen thematisiert, auf denen den Bedürfnissen der Älteren Rechnung zu tragen sei.

#### • Räumliche und zeitliche Erreichbarkeit von Zielen

In den drei Untersuchungsgebieten variiert die Anbindung an den ÖPNV erwartungsgemäß stark. In Gebieten mit unzureichender ÖPNV-Anbindung sehen die ExpertInnen dies als zentrales, aber selten als direkt lösbares Problem. In Einzelfällen konnten Verbesserungen wie die Einrichtung einer Haltestelle vor dem Wohnheim erzielt werden. Alternative Lösungen können die Einrichtungen nur im Hinblick auf Ausflüge oder Einkaufsfahrten mit Hilfe eigener oder angemieteter Fahrzeuge schaffen.

Für die alltägliche Freizeitmobilität bietet dies keine adäquate Lösung. Die Mobilitätsprobleme werden von den ExpertInnen als unwesentlich bewertet, so lange Stadt- oder Ortszentren in fußläufiger Entfernung liegen. Dies wird als „Anregung“ für die Älteren bewertet, täglich ein Ziel vor Augen zu haben. Allerdings müssen ausreichend Gelegenheit für Pausen gegeben sein (Bänke). Die räumliche Einbindung von Seniorenwohneinrichtungen in den siedlungsstrukturellen Kontext mit einem infrastrukturellen Mindestangebot erscheint somit nahe liegend.

#### • Soziale Sicherheit (Schutz vor objektiver und subjektiver Gefahr)

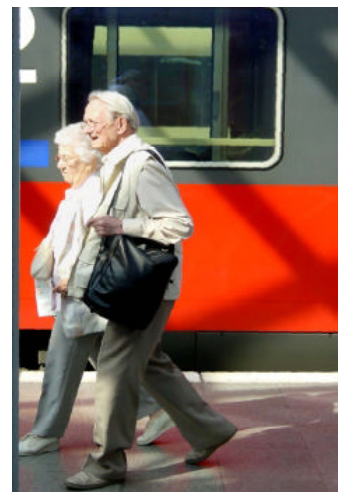
Zweifellos bilden objektive und subjektive Gefährdungen Handicaps bei der Nutzung von öffentlichen Räumen wie Stadtparks oder Bahnhöfe. Subjektive Sicherheit spielt eine wichtige Rolle für die Bereitschaft älterer Menschen zur eigenständigen Nutzung von öffentlichen Räumen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Verkehrsunternehmen reagieren darauf mit der Installation von Notrufsäulen, Kameras und Wachpersonal. Einzelne Befragte verwiesen auf das Programm des „Sicherheitstrainings“, das zur kriminalpolizeilichen Prophylaxe von der Bonner Polizei seit über einem Jahr durchgeführt wird. Bei dem Sicherheitstraining schulte die Polizei bisher zwanzig ältere Menschen zu Themen wie Angst, Kommunikation, Hilfe, Wegeplanung und Vorbeugung. Die „überwiegend jüngeren Seniorinnen“ arbeiten nun ehrenamtlich als Multiplikatoren, führen Sicherheitsgespräche in Senioreneinrichtungen und animieren andere SeniorInnen zu einem aktiveren Leben. Die Rückmeldungen bezeichnet die zuständige Expertin als überwiegend positiv: Die „Bewegungsfreiheit“ habe sich erweitert, die Kenntnisse über die Aktivitäten der Polizei wirke beruhigend und die bessere Bewertung der eigenen Ängste fördere das Selbstvertrauen. Nach der Ankündigung eines weiteren Trainings sei die Nachfrage bereits sehr groß.

#### • Soziale Gebrauchsfähigkeit

Die Komplexität der Nutzungsregeln und Betriebsabläufe von öffentlichen Verkehrsmitteln erweist sich mit zunehmendem Alter, aber auch bei geringer Routine oder Erfahrung als mobilitätshemmend. Die ver-

ständliche, sich leicht erschließende Handhabung der Angebote ist nach den Hinweisen der Befragten noch die Ausnahme. Auf die mit dem Alter zunehmenden Einschränkungen der Beweglichkeit, der Auffassungsgabe und der Orientierungsfähigkeit wird zu wenig Rücksicht genommen. Einen wichtigen Ausgleich für diesen Mangel stellen Ansprechpersonen dar, doch daran mangelt es vor allem in Nahverkehrszügen. Dadurch gibt es keine Möglichkeit, sich zu versichern, dass man in den richtigen Zug steigt: *„Gerade vor 14 Tagen ist wieder jemand statt in Köln in Koblenz angekommen.“*

Einzelne Wohneinrichtungen fördern den Kontakt mit Angehörigen, Freunden und Bekannten der BewohnerInnen sowie den Zugang von ehrenamtlich Tätigen aus dem angrenzenden Ortsteil. Beispielsweise sind in einer Einrichtung für BewohnerInnen ohne Angehörige die so genannten „Grünen Damen“ tätig – ehrenamtlich tätige Frauen aus der Umgebung, die im Rahmen von Patenschaften mit einzelnen Personen deren Freizeit gestalten: Gespräche führen, Vorlesen oder mit dem Pkw in die Umgebung fahren. Eine andere Möglichkeit zur Förderung der Mobilität richtet sich an die Betreiber von Busunternehmen. Die Wohneinrichtungen organisieren Ausflüge mit angemieteten Bussen aus Personalmangel nicht sehr häufig. Betreuungspersonal wird im Bus benötigt, während im Wohnheim der Betrieb aufrecht erhalten werden muss. Vorgeschlagen wurde, dass Busunternehmen „betreute Busse“ vermieten, bei denen neben dem Busfahrer zwei examinierte Pflegekräfte dabei sind.



## Forschungsprojekt: FRAME



### • Physisch-technische Sicherheit und Gebrauchsfertigkeit

Viele ExpertInnen loben die deutlichen Verbesserungen der Standards bei Zügen, Straßenbahnen und Bussen sowie die Umbaumaßnahmen an Haltestellen und in Bahnhöfen. Durch Aufzüge, Rampen, Niederflurbusse, Abstellmöglichkeiten für Rollstühle in Bussen und andere technische Maßnahmen wurde die Nutzung des ÖPNV für SeniorInnen erleichtert. Die meisten Anregungen der Befragten betrafen deshalb weniger die technische Ausstattung als vielmehr Verbesserungen des Service oder der Taktzeiten. Darüber hinaus werden die Beschwerden der SeniorInnen uneinheitlich bewertet. Teilweise erachten die ExpertInnen die Kritik der SeniorInnen als so marginal, dass kein Handlungsbedarf daraus folge. Dennoch stellt sich die Frage, wie die SeniorInnen konkrete Verbesserungsvorschläge adressieren können, um Mängel abzustellen. Hier sind bestehende Koordinierungs-

und Kooperationsmöglichkeiten zu überprüfen.

### 3 Fazit und Ausblick

Die Freizeitmobilität älterer Menschen wird durch eine Vielzahl verschiedener Aspekte bestimmt. Mobilitäts erleichterungen oder -hemmnisse haben erheblichen Einfluss auf die Freizeitgestaltung. Bei manchen Freizeitaktivitäten ist diesbezügliches Bewusstsein kaum vorhanden. Aufgabenträger verzeichnen trotz umfangreicher Bemühungen verschiedentlich geringe Akzeptanz und stagnierende Nachfrage. Gleichzeitig bezeichnen ältere Menschen Probleme mit dem ÖPNV häufig als Grund für die nicht erfolgte Umsetzung von Freizeitwünschen. Die mit Abstand meisten motorisierten Freizeitwege werden mit dem PKW zurückgelegt. Die Nutzung des Pkw durch die „aktiven Älteren“ bietet diesen eine Erweiterung ihrer Mobilität. Dies wird – neben den ökologischen Folgen – zum Problem (a) für die weniger Mobilen und (b) im höheren Alter, wenn damit die Ausdünnung der Angebote im

Wohnumfeld einhergeht und die Fahrtüchtigkeit nachlässt. Deshalb bleibt sowohl die kleinräumliche Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen als auch ein adäquates ÖPNV-Angebot von zentraler Bedeutung zur Sicherung der Mobilität älterer Menschen. Im weiteren Projektverlauf werden Möglichkeiten zu lokalen oder regionalen Lösungsvorschlägen entwickelt und in einem Workshop unter Beteiligung von VertreterInnen von Organisationen, Institutionen und der Bevölkerung diskutiert und auf Praxistauglichkeit geprüft.

<sup>1</sup> Projektlaufzeit: Oktober 2000 bis September 2003. Fördermittelgeber: Bundesministerium für Bildung und Forschung. Projektbeteiligte: Zentrum für Evaluation und Methoden der Universität Bonn (Projektkoordination); Geographisches Institut (Abteilung Stadt- und Regionalforschung) der Universität Bonn; Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der Fakultät Raumplanung an der Universität Dortmund.

## Innenstädte als Freizeitstandorte



### Freizeit als Revitalisierungschance für die Innenstadt

#### Michael Frehn

Eine Kommunalumfrage des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung im Rahmen der Dissertation von Michael Frehn belegt die hohe Bedeutung von Freizeit- und Kulturförderung für die Innenstädte.

#### Einführung

Das Thema „Freizeit- und Innenstadtentwicklung“ hat seit einigen Jahren Konjunktur. In Anbetracht des Struktur- und

Funktionswandels des Innenstadteinzelhandels, der stärkeren Konkurrenz durch Einkaufszentren auf der Grünen Wiese sowie veränderter Konsumgewohnheiten auf der Nachfragerseite gewinnen Freizeitnutzungen für die Innenstadtentwicklung an Bedeutung. So zeigen Passantenbefragungen, dass ein erheblicher Teil der Aktivitäten in der Innenstadt freizeitdominiert sind

Die Innenstadt traditionell ein wichtiger, wenngleich auch ein sehr differenzierter Freizeitstandort. Sie ist zumeist der

zentrale Standort für Einrichtungen der Hochkultur, der Gastronomie und der Unterhaltung. Neben den infrastrukturellen, kommerzialisierten Freizeitangeboten ist innerstädtische Freizeit auch in starkem Maße durch nicht-kommerzielle Aspekte geprägt. Der Stadtbummel, die Ruhepause in der Grünanlage, das Flanieren, das Sehen und Gesehenwerden, das Treffen mit Freunden sind wichtige Aktivitäten, die die Innenstadt beleben, attraktiv machen und auf diese Weise Urbanität erzeugen können. Darüber hinaus spielt der Freizeitwert



## Innenstädte als Freizeitstandorte

einer Innenstadt als weicher Standortfaktor für die Stadt- und Regionalentwicklung eine wichtige Rolle

### Kommunalumfrage

Im Rahmen einer schriftlichen Befragung wurden alle deutschen Groß- und Mittelstädte mit über 30.000 Einwohnern (387 Kommunen) angeschrieben, um die Bedeutung der Freizeit als Revitalisierungschance für die Innenstädte und die kommunalen Handlungskonzepte zu untersuchen. Folgende Aspekte wurden dabei beleuchtet:

- Bedeutung der Freizeit als Revitalisierungschance für die Innenstadt
- Qualität und Entwicklung des innerstädtischen Freizeitangebotes
- Strategien und Maßnahmen zur Stärkung der Freizeitfunktion
- Mobilitätsangebote für den innerstädtischen Freizeitverkehr
- Erwartete Effekte der Freizeitförderung

Dabei wurde nicht nur nach der Qualität bestehender innerstädtischer Freizeitangebote, sondern auch nach den Entwicklungsperspektiven der Innenstädte gefragt. Bis Ende Januar 2002 hatten 267 Kommunen geantwortet. Die relativ hohe Rücklaufquote von 70% ist ein Indiz für die Aktualität des Themas „Freizeit- und Innenstadtentwicklung“. Die Antwortbereitschaft der Kommunen nahm mit der Stadtgrößenklasse zu. Das Thema scheint für Großstädte relevanter zu sein. Allerdings ist ein Ergebnis der Befragung, dass in den letzten Jahren auch viele Mittelstädte das Thema aufgegriffen haben.

### Hohe Bedeutung der Freizeit für die Innenstadtentwicklung

Die Entwicklung der Innenstädte in den letzten 10 Jahren wird von den Kommunen eher positiv als negativ beurteilt (45% sehr positiv oder positiv, 46% teils/teils, 9% negativ), wobei die west- und norddeutschen Kommunen die Innenstadtentwicklung etwas schlechter beurteilen (nur 36% sehr positiv oder positiv) als die süd- und ostdeutschen Kommunen.

Handel, Kultur/Freizeit und Gastronomie sind Nutzungen, die in den meisten Städten eine sehr hohe oder hohe Bedeutung für die Cityentwicklung besitzen. Zukünftig wird von den Kommunen insbesondere den Nutzungsgruppen Kultur/Freizeit und Gastronomie eine zunehmende Bedeutung für die Innenstadtentwicklung beigemessen. 91% der Groß- und Mittelstädte messen dem Faktor Freizeit eine sehr hohe oder hohe Bedeutung als Mittel zur Revitalisierung der Innenstadt bei. Die Freizeit- und Kulturförderung kann sich damit zu einem zentralen Instrument der Innenstadtraktivierung entwickeln.

### Stärken und Schwächen des Freizeitstandortes Innenstadt

Events und Feste werden von den Kommunen von allen innerstädtischen Freizeitangeboten am positivsten bewertet. Über 60% der Kommunen bescheinigen ihnen eine sehr hohe bzw. hohe Qualität. Events bieten – gerade wenn sie individuell auf den Ort zugeschnitten oder zielgruppenspezifisch ausgerichtet sind – die Chance, die Innenstädte zu beleben und imagefördernd zu sein (vgl. auch den Erfolg der NRW-City-Offensive „Ab in die Mitte“). Ebenfalls gut bewertet werden die Angebote der Hochkultur (Museen, Ausstellungen,



Kunstgalerien, Theater, Kabarets), die Qualität der Kinos sowie der stadttouristischen Angebote (Städtetourismus/ Sehenswürdigkeiten/ Stadtbild).

Die Qualitäten der Gastronomie, der Grünanlagen und öffentlichen Treffpunkte sowie die Angebote für Erlebniseinkauf und Stadtbummel sowie die Subkultur (Kleinkunst, Musikszene, Lesungen, Off-Theater etc.) werden insgesamt indifferent bewertet. Mängel bestehen meistens bei den Freizeitangeboten für Kinder und Jugendliche und den Angeboten für Sportaktivitäten im öffentlichen Raum (Inline-Skaten etc.).

Gleichzeitig ist nach den wichtigsten Stärken und Schwächen der Innenstädte gefragt worden. Bei den Stärken werden insbesondere städtebauliche Qualitäten (z.B. Stadtbild, Aufenthaltsqualitäten, Kompaktheit, Lage am Wasser) vor den Qualitäten des Freizeitangebotes (vielfältiges Gastronomie- und Kulturangebot, Qualität der Events/Veranstaltungen, innenstadtnahe Grünflächen) genannt. Weitere Stärken sind die Multifunktionalität und die Erreichbarkeit der Innenstadt.

Zu den Schwächen der Innenstadt sind vorrangig mangelnde Freizeitangebotsqualitäten (z.B. Gastronomie, Angebote für Kinder und Jugendliche, Verödung der Innenstadt am Abend), Mängel im Einzelhandelsangebot (Angebots-

## Innenstädte als Freizeitstandorte

lücken, fehlender Branchenmix, uneinheitliche Ladenöffnungszeiten) und städtebauliche Defizite (mangelnde Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, mangelhaftes Stadtbild, Mängel in der Fußgängerzone) zu zählen. Verkehrliche Belastungen, Erreichbarkeitsdefizite und Koordinations- und Imageprobleme sind ebenfalls häufig genannte Schwächen.

### **Maßnahmen der Kommunen zur Freizeitförderung**

Freizeitförderung wird in jeder fünften Stadt als eigenständiges Handlungsfeld angesehen, jede zweite Groß- und Mittelstadt greift das Thema eher indirekt (z.B. über die Handelsförderung) auf. Maßnahmen, die hierzu ergriffen werden, sind

- Events- und Veranstaltungskonzepte,
- die Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- die Verbesserung des kulturellen Angebotes sowie
- die Verbesserung des Marktgeschehens.

Die Ansiedlung von Freizeitgroßeinrichtungen (z.B. Multiplexkinos, Spaß- und Erlebnisbäder, Großdiskotheken, Fitnessanlagen, erlebnisorientierte Malls) war in vielen Städten ein vordringliches Thema. Allerdings sind erste Marktsättigungstendenzen (z.B. bei Multiplex-/Miniplexkinos) erkennbar. Während sich Kinos und Malls schon mehrheitlich in der Innenstadt befinden, ist auch bei Großdiskotheken und Fitnessgroßeinrichtungen ein Trend zur Innenstadt erkennbar. Dies ist aufgrund der Immobilienpreise und der schwierigen Genehmigungssituation einerseits überraschend, anderer-

seits für die Entwicklung der Innenstädte als sehr erfreulich einzuschätzen.

Maßnahmen im Verkehrsbereich können die Freizeitorientierung der Innenstadt unterstützen. Viele Kommunen sehen den fußgängerfreundlichen Straßenumbau, die Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung und die Einschränkung des Autoverkehrs in sensiblen Citybereichen als Maßnahmen zur Stärkung des Standortes Innenstadt an. In ca. jeder zweiten nordrhein-westfälischen Mittel- und Großstadt existiert ein Nachtbusangebot, in jeder neunten Stadt sind derartige abendliche Freizeitverkehrsangebote derzeit geplant oder in der Diskussion. Organisatorische oder tarifliche Angebote wie die kombinierte Parkplatznutzung (z.B. gemeinsame Parkplatznutzung Theater/ Kaufhaus) oder Kombitickets für Veranstaltungen und Freizeiteinrichtungen werden ebenfalls in einigen Kommunen angeboten.

### **Schlussfolgerungen für die kommunale Praxis**

Das Thema Freizeit- und Kulturförderung gewinnt als Revitalisierungsstrategie für die Innenstädte eine zunehmende Bedeutung. Zumindest in einigen Städten mit guten Ausgangsbedingungen ist zu erwarten, dass die „kränkelnde“ Leitfunktion Handel zunehmend von einer neuen Leitfunktionstrias bestehend aus Handel, Freizeit/Kultur und Gastronomie abgelöst werden kann. Doch weniger die Diskussion um einzelne Leitfunktionen sollte im Vordergrund stehen, sondern die Erhaltung und Schaffung einer multifunktionalen City mit mehreren Standbeinen und Synergieeffekten zwischen den Nutzungen.

Freizeit- und Kulturförderung sollte als ein eigenständiges, wenngleich als ein integriert wirkendes Handlungsfeld der Innenstadtförderung verstanden werden. Nur so können die unterschiedlichen Zusammenhänge und Interdependenzen z.B. zwischen Freizeit- und Handelsentwicklung, zwischen Stadtgestaltung und Verkehr oder zwischen Kultur und Immobilienwirtschaft berücksichtigt werden.

Urbane, attraktiv gestaltete und emissionsarme Innenstadtbereiche sind Bestandteil einer integrierten Freizeit- und Innenstadtförderung. Der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums kommt eine zentrale Bedeutung zu. Eine lebendige Innenstadt setzt eine kleinteilige Mischung aus Handel, Freizeit, Kultur und Gastronomie sowie Wohnen/Arbeiten und einen vielseitig genutzten öffentlichen Raum voraus. Dies erfordert eine stärkere und vor allem eine qualifiziertere Planung mit kooperativen Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren.

Der beispielhaft dargestellte Mehrwert der Freizeitförderung sollte für die Innenstadtentwicklung weiter herausgearbeitet werden. Der Erfolg der eingeleiteten City-Revitalisierungsmaßnahmen sollte ständig überprüft werden. Hierzu scheint es an differenzierteren Erfolgskontrollen, an Kriterien und Indikatoren, die die komplexen Wirkungszusammenhänge berücksichtigen können, allerdings noch zu fehlen.

Die ausführlichen Ergebnisse der Kommunalumfrage sind in einem Arbeitspapier dokumentiert, das als Download auf der folgenden Internetseite zur Verfügung steht

([www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/fach/fach.htm](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl/fach/fach.htm)).



## Innenstädte als Freizeitstandorte

*Dieser Beitrag ist von Michael Frehn im Städte- und Gemeinderat, Heft 5/02 unter dem Titel „Handel allein reicht nicht aus“ beim nordrhein-westfälischen Städte- und Gemeindebund veröffentlicht worden.*

## PL-Diplomarbeiten: Planung lokaler ÖPNV-Angebote für Kleinstädte

**Planung lokaler ÖPNV-Angebote für Kleinstädte**  
Probleme - Potenziale - Handlungsansätze

**Marc Lucas Schulten**

Die ÖPNV-Planung in Kleinstädten (hier unter 25.000 Einwohnern) ist stärker noch als in Mittelstädten durch das Spannungsverhältnis zwischen dem relativ hohen Kostenaufwand für attraktive ÖPNV-Angebote, der verhältnismäßig geringen Nachfrage und den zumeist beschränkten finanziellen Spielräumen geprägt. Obwohl gerade in diesem ländlichen Siedlungstyp der Pkw die Verkehrsmittelwahl dominiert, ist in Kleinstädten eine nicht unerhebliche Zahl von Einwohnern auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen („captive riders“), sei es aus rechtlichen, gesundheitlichen, finanziellen oder sonstigen Gründen. Aufgrund der abnehmenden Zahl kleinteiliger Versorgungsangebote in den einzelnen Stadtteilen gilt dies insbesondere für die „captive riders“ der Siedlungsränder und der Außenbereiche (Ortschaften, Stadtteile außerhalb eines 2km-Radius um das Stadtzentrum). Der Autor versucht am Beispiel der Kleinstädte in NRW die besonderen siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen zu

analysieren sowie aufbauend auf Experteninterviews die typischen Probleme im Planungsprozess zusammenzutragen und geeignete Handlungsansätze für die Einführung langfristig erfolgreicher ÖPNV-Angebote zu entwickeln.

Ein in der Vergangenheit vielfach diskutierter Lösungsansatz wird in der Einführung eines Stadtbus-Angebots gesehen (Vorbilder sind hierbei vor allem Lemgo, Bad Salzuflen, Oerlinghausen). Dieses hochwertige ÖPNV-Angebot kann verglichen mit anderen Angebotsformen meist die höchste Nachfrage erreichen. Allerdings eignet es sich aus finanziellen Gründen nur für wenige nordrhein-westfälische Kleinstädte. Außerdem ist zu beachten:

Nur ein entsprechend attraktives innerstädtisches Versorgungsangebot schafft den für eine hohe ÖPNV-Nachfrage erforderlichen Binnenverkehr. Dies ist in dem dicht besiedelten Bundesland NRW selten der Fall. Die ansonsten mögliche Orientierung des Stadtbusse an der Zubringerfunktion setzt hochwertige ÖPNV-Verbindungen zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum voraus.

Außerdem bedarf der Stadtbus aus wirtschaftlichen Gründen der Konzentration auf nach-

fragestarke, dicht besiedelte Stadtgebiete. Dies macht dieses System für einen flächenhaften Einsatz insbesondere in den Außenbereichen der Kleinstädte nicht empfehlenswert.

Entsprechend sollte das Ziel der ÖPNV-Planung in Kleinstädten **in einem für die jeweilige Stadt optimal zugeschnittenen lokalen ÖPNV-Angebot** gesehen werden, das in den meisten Fällen eine Kombination aus mehreren Angebotsformen voraussetzt (z.B. Systembausteine von Stadtbus und AST). Daher kommt der Suche nach dem geeigneten ‚Angebotsmix‘ gerade in Kleinstädten eine besondere Bedeutung zu. Die Suche nach dem geeigneten Angebotsmix implementiert eine starke Verknüpfung der ÖPNV-Angebotsplanung mit der sonstigen Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung gestützt auf ein durch gezielte Beteiligungsverfahren entwickeltes Zielkonzept. Nur wenn dieses Zielkonzept neben allgemeinen Qualitätsvorstellungen konkrete Zielvorgaben in Form von z.B. Taktvorgaben, Bedienungszeiträumen, Fahrzeugausstattung und Angaben über die Höhe des möglichen Finanzierungsvolumens enthält, können die Planungen zielgerichtet und umsetzungsorientiert gestaltet



## Planung lokaler ÖPNV-Angebote für Kleinstädte

werden. Dies sollte im Gegensatz zu den häufig anzutreffenden ‚Schubladenplanungen‘ im Interesse aller Beteiligten liegen.

In der Diplomarbeit werden die Analyseergebnisse an einem

konkreten Praxisbeispiel angewendet und zu konkreten Handlungsempfehlungen weiterentwickelt.

Die Diplomarbeit kann unter [www.marc-lucas.de/diplom/diplomarbeit.pdf](http://www.marc-lucas.de/diplom/diplomarbeit.pdf) eingesehen

werden und beim Autor auf Datenträger bestellt werden.

## Vom Papierfahrchein zum PTA

### Vom Papierfahrchein zum Personal Travel Assistant (PTA) - Fahrcheinvertriebssysteme im Öffentlichen Personennahverkehr im Vergleich

Jochen Baumeister

In der aktuellen Diskussion zur Einführung elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme und Chipkartensysteme im ÖPNV einerseits und den neuen ortsbezogenen Diensten (location based services) über Mobiltelefone andererseits, ist an der Fakultät Raumplanung eine Diplomarbeit zum Thema Fahrcheinvertrieb entstanden. Auf der Basis der technischen Entwicklungen entstand die These, dass *dem Fahrcheinvertrieb als Schnittstelle zwischen den einzelnen Verkehrsträgern eine Schlüsselrolle bei ihrer Vernetzung zukommt. Langfristig könnte der Fahrcheinvertrieb über Mobiltelefone zu einem Bindeglied zwischen Informations- und Navigationsdiensten und dem ÖPNV werden und so den intermodalen Verkehr fördern.*

Die derzeitige Entwicklung im Bereich elektronischer Fahrcheinvertrieb zielt auf die Etablierung von intelligenten Chipkartensystemen (Smart Cards). Bei diesen Systemen sollen die Fahrgäste beim Betreten und Verlassen der öffentlichen Verkehrsmittel

über eine Chipkarte erfasst werden. Der Fahrpreis wird automatisch ermittelt und über ein virtuelles Guthabenkonto abgerechnet. Darüber hinaus wird an die mittel- bis langfristige Integration der Chipkarten bzw. der Chipkartensoftware, in das Mobiltelefon und andere Endgeräte, wie beispielsweise Uhren, gedacht. Demgegenüber zeigen die deutlich dynamischeren Entwicklungen im Bereich Mobiltelefon Ticketing, dass auf diese Integration verzichtet werden kann, also eine besondere ÖPNV-Chipkarte oder ÖPNV-Softwareapplikation gar nicht erforderlich ist. In diesem, durch technische Entwicklungen geprägten Umfeld, wurde der Frage nachgegangen, wie die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs zukünftig ihren Vertrieb gestalten sollten. Den Kern der Arbeit bildet deshalb der Vergleich unterschiedlicher konventioneller (z.B. Automatenverkauf) und elektronischer (z.B. Chipkarte oder Mobiltelefon) Fahrcheinvertriebssysteme. Als Ergebnis wurden Handlungsempfehlungen für die Verkehrsunternehmen und die Verkehrspolitik für die Zukunft des Fahrcheinvertriebs formuliert. An dieser Stelle sollen einzelne Ergebnisse kurz dargestellt werden:

**Tarif geht vor Vertriebstechnik**  
Nicht die Frage nach der besten Vertriebstechnik sondern der

Tarif und die Informationsbereitstellung sind Dreh- und Angelpunkte für alle Strategien des Fahrcheinvertriebs. Eine getrennte Diskussion von Tarif und Vertriebssystem ist wenig sinnvoll, da nur die neuen Vertriebstechnologien mit automatischer Fahrpreisermittlung, bei denen die exakte Fahrstrecke der Fahrgäste erfasst wird, ganz neue leistungsbezogene Tarife erlauben. Diese leistungsbezogenen Tarife machen jedoch nur dann Sinn, wenn sie vom Fahrgast verstanden werden. Eine preisbildende Leistung (wie z.B. die Reisezeittage) muss demnach auch als solche erkannt werden und mit einer Zahlungsbereitschaft korrelieren. Dieser Sachverhalt wird in der Fachdiskussion häufig vernachlässigt.

Vertriebssysteme für automatische Fahrpreisermittlung können zwar die Fahrgäste in der Auseinandersetzung mit den komplexen Tarifstrukturen entlasten. Die Nutzung des ÖPNV bleibt aber dennoch sehr aufwändig, da weiterhin Wegeketten, Abfahrtszeiten etc. ermittelt werden müssen. Die elektronischen Tickets lösen damit nur ein Teilproblem, das z.B. auch durch den Einsatz von einfachen Tarifen im Bartarif (Einzel- und Mehrfahrtenkarten) und bedienungsfreundlichen Automaten entschärft werden könnte. Unabhängig von neuen Ver-



SMS-Ticket



## Vom Papierfahrchein zum PTA

triebstechniken müssen die Preise für Gelegenheitskunden (Bartarif) gesenkt werden, da sie gegenüber den Kosten des Automobils nicht wettbewerbsfähig sind und so der Neukundengewinnung entgegenwirken. Für Zeitkartenkunden (Monatsfahrcheinkunden), die häufig 80% der Fahrten ausmachen, bietet die automatische Fahrpreisermittlung in der Regel keine Vorteile.

### Information und Vertrieb miteinander verbinden

Neben dem Tarif bietet die Integration von Informationsbereitstellung in den Vertrieb große Potenziale den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Hier liegen in den konventionellen Vertriebskanälen und im Bereich des Fahrcheinvertriebs über Mobiltelefon ausgeprägte Möglichkeiten. Chipkartensysteme bieten gerade in diesem wesentlichen Bereich keine Vorteile. Festzuhalten ist jedoch auch bei der Informationsbereitstellung, dass die technische Lösung des Problems nur der zweitbeste Weg ist. Die Reduzierung der benötigten Information hat Vorrang. Dies beginnt zum Beispiel bei den Abfahrtszeiten. Diese müssen einer kontinuierlichen Systematik folgen. Auch in Bezug auf Linienführung und Umsteigemöglichkeiten ist zu berücksichtigen, wie die Information vereinfacht werden kann, um die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern.

### Erhalt der konventionellen Vertriebskanäle

Grundsätzlich ist bei allen Überlegungen zu neuen, elektronischen Vertriebssystemen zu berücksichtigen, dass auch langfristig die konventionellen Vertriebskanäle zu erhalten sind. Der Fahrcheinverkauf in Verkaufsstellen und an Automaten ist durch die Fahrgäste akzeptiert. Von einer zukünftigen Zwangseinführung von Chipkartensystemen wird deshalb

abgeraten. Gerade Gelegenheitskunden sollen sich nicht damit auseinandersetzen müssen, welche neuen Vertriebswege es nun wieder gibt. Die Bedienungsfreundlichkeit von Automaten ist aber zwingend verbesserungsbedürftig. Dies ist insbesondere über eine Tarifvereinfachung zu erreichen.

### Investitions- und Transaktionskosten bei neuen Vertriebsformen

Den hohen Investitionen in Chipkartensysteme mit automatischer Fahrpreisermittlung stehen Transaktionskosten an die Netzbetreiber (T-Mobile, Vodafone etc.) bei Systemen auf der Basis von Mobiltelefonen und GSM-Netzen gegenüber. Beide Systeme eignen sich letztlich (noch) nicht zur Kostensenkung, sondern sind jeweils unter dem Blickwinkel der Attraktivitätssteigerung zu sehen. Die neuen Vertriebskanäle sollten aber insgesamt nur dann eingeführt werden, wenn sie soweit ausgereift sind, dass sie ökonomisch tragfähig sind, ohne unrealistische Steigerungen der Fahrgastzahlen einzukalkulieren. Diesem Anspruch können bei dem anzustrebenden Parallelbetrieb von konventionellen und elektronischen Vertriebssystemen auf absehbare Zeit nur Systeme mit überschaubarem Investitionsvolumen auf der Basis von Mobiltelefonen unter Nutzung der GSM- bzw. UMTS-Netze gerecht werden.

### Zukunft des Fahrcheinvertriebs über Mobiltelefone

Der Fahrcheinvertrieb über Mobiltelefone wird sich durch die neuen technischen Möglichkeiten (Java, UMTS etc.) in Zukunft noch stark wandeln. Die derzeit verfügbaren Systeme für einen elektronischen Fahrchein auf Mobiltelefonbasis sind nur für den Einstieg in den Vertrieb über dieses

Medium interessant. Zukünftig können Systeme mit automatischer Fahrpreisermittlung und beschleunigter Fahrcheinkontrolle realisiert werden. Durch die Integration von Informationen in den Vertrieb kann das Mobiltelefon letztlich zu einem persönlichen Reisebegleiter (Personal Travel Assistent) werden. Dieser kann Zugangsbarrieren zum öffentlichen Personenverkehr abbauen und eine Rolle bei der Förderung des intermodalen Verkehrs spielen.

Auf der Grundlage der innerhalb der Arbeit gewonnenen Erkenntnisse ist das zum Patent angemeldete Mobiltelefon-Ticketingsystem TEL-A-TICKET entwickelt und das gleichnamige Unternehmen gegründet worden. Gemeinsam mit den Stadtwerken Osnabrück und der NordWestBahn wird dieses System innerhalb der nächsten Monate in einem Pilotversuch getestet. Neben der Universität Dortmund ist das Institut für Verkehrsforschung des Zentrums für Luft- und Raumfahrt an diesem Vorhaben beteiligt.

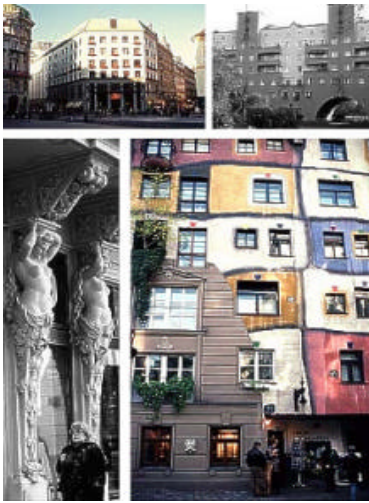
Wenn Sie weitere Informationen zu diesem Thema wünschen bzw. Interesse an einem fachlichen Austausch haben, wenden Sie sich bitte an:

Jochen Baumeister  
 baumeister@tel-a-ticket.com  
<http://www.tel-a-ticket.com>



## PL – Young Houses Researchers – Conference 2002

YHR  
ENHR  
2002  
VIENNA



### Young Housing Researchers' Conference 2002 Housing Cultures – Convergence and Diversity

Konzeption und Organisation:  
Dipl.-Ing. Birgit Kasper,  
Dortmund und Dipl.-Geogr.  
Freia Steinmetz, Hannover

Im Vorfeld des jährlichen Kongresses des European Network for Housing Research (ENHR) treffen sich regelmäßig „junge“ WissenschaftlerInnen, die an ihrer Dissertation im Bereich Wohnungswesen arbeiten. In diesem Jahr fand mit 60 TeilnehmerInnen aus 18 Ländern die bislang größte Young Housing Researchers' Conference vom 28. bis 30. Juni 2002 in Wien statt.

Den Kern der Konferenz bildeten fünf Workshops mit den Titeln „Segregation and Social Exclusion“, „Migration and Mobility“, „Changes and Sustainability in the Built Environment“, „Housing Choices and Economics, Planning and Land Use“ und „Comparative and Evaluatory Housing Research“. Jeweils 12 Präsentationen pro Workshop waren vorgesehen, wobei der Schwerpunkt auf der inhaltlichen und methodischen Weiterentwicklung der Beiträge und der Dissertationsziele lag.

Jeweils zwei MentorInnen pro Workshop hatten bereits vor der Konferenz die Beiträge der Teilnehmenden erhalten, um sie kommentieren zu können (David Clapham, Jens Dangschat, Joe Flood, Walter Matznetter, Natasha Pichler-Milanovic, Marlies Schulz, André Thomsen, Bengt Turner, Christine Whitehead, Judy Yates). Die Anregung von Diskussionen durch die Vernetzung der Teilnehmenden im Vorfeld hatte lebhaften Meinungs austausch in den Workshops zur Folge. Neben Vorträgen und Diskussionen im Plenum wurde die Konferenz durch eine geführte Busexkursion zu Stadtgeschichte und Wohnungsbauentwicklung abgerundet.

Deutliche nationale Unterschiede in der Förderung der Wohnforschung lassen sich an der Anzahl und den Beiträgen der Teilnehmenden ablesen. Über die Hälfte der 60 Teilnehmenden kam aus Schweden, den Niederlanden und Großbritannien. Die übrigen 15 Länder waren jeweils mit höchstens 3 Teilnehmenden vertreten (Bangladesh, Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Norwegen, Österreich, Schweiz, Taiwan, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, USA). Stellt die

Teilnahme an derartigen Tagungen für Dissertationen in Schweden, den Niederlanden und Großbritannien eine wichtige und geförderte Qualifizierung dar, scheint es sich in Ländern wie Frankreich oder Deutschland um „Luxus“ zu handeln, den sich Forschende nur selten gönnen können und dem bei insgesamt zu großem Arbeitsaufwand geringere Priorität eingeräumt wird.

Den Austausch auf internationaler Ebene zu fördern – insbesondere für Länder mit weniger etablierter Wohnforschung – bleibt das Ziel dieser Konferenz in den kommenden Jahren. Allerdings wird sich der Name der Veranstaltung ändern. Um dem Wandel von Berufsbiographien und um „spätentschlossenen“ WissenschaftlerInnen Rechnung zu tragen heißt die Konferenz in Zukunft „New Housing Researchers' Conference“ (NHR). Nächstes Jahr findet die Konferenz in Tirana, Albanien statt und für das Jahr 2004 ist England vorgesehen.

Weitere Infos und Kontakt:  
Birgit Kasper  
[kasper@rp.uni-dortmund.de](mailto:kasper@rp.uni-dortmund.de)



## PL – Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge

### Berufung

Prof. C. Holz-Rau wurde von der Stadt Wien als Mitglied in den Beirat „Masterplan Verkehr 2003“ berufen.

### Diplomarbeiten

Es wurden folgende Diplomarbeiten am Fachgebiet abgeschlossen.

### JOCHEN BAUMEISTER

Vom Papierfahrchein zum Personal Travel Assistant (PTA) – Mobile Business im ÖPNV, ein Systemvergleich (2002)

### ALEXANDER VON REDEN

Evaluation des betrieblichen Mobilitätsmanagements an der Lufthansa Basis Hamburg (2001)

### JENS AREND

Neue Versorgungswege – Der Einzelhandel als Lebensmittel-lieferant (2001)

### CAROLIN SCHÄFER

Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung in der Bundesverkehrswegeplanung (2001)



## PL – Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge

MARC LUCAS SCHULTEN  
Lokaler ÖPNV in Kleinstädten – Probleme, Potenziale, Handlungsansätze (2002)

OLIVER SCHMIDT  
Wintersport mit dem Dortmund-Winterberg-Express – Integriertes SPNV-Freizeitverkehrskonzept für den Wintersport im Hochsauerland (2002)

JESSICA FALKOWSKI  
Das Saatbruch-Gelände in Recklinghausen - Städtebauliches Konzept zur Umnutzung einer Brachfläche (2002)

SANDRA MAAB  
Radverkehrskonzept für die Stadt Gelnhausen (2002)

### Veröffentlichungen

Es wurden folgende Beiträge von MitarbeiterInnen des Fachgebietes veröffentlicht.

FREHN, M. (2002):  
Handel allein reicht nicht aus; in: Städte- und Gemeinderat, Heft 5/2002; S. 20-22

FREHN, M. (2002):  
Erreichbarkeitsmarketing für Innenstädte - Neue Wege aus einem alten Dilemma; in: Verkehrszeichen, Heft 3/2002; (in Druck)

KASPER, B. (2002):  
'Young Housing Researchers' Conference 2002, Housing Cultures – Convergence and Diversity', Konzeption und Organisation der Konferenz vom 28. bis 30. Juni in Wien

KASPER, B. (2002):  
Comparison or Transfer? Perspectives for a housing assistance program. In: European Network for Housing Research (Hg.): „Housing Cultures – Convergence and Diversity“, Wien

KASPER, B. (2001):  
„... but where will they go?“ - Ursachen und Folgen der Stadterneuerung von Cabrini Green in Chicago' In: Jahrbuch Stadterneuerung 2001. Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen. Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen und dem Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin. Berlin

SCHEINER, J. (2002):  
Alltagsmobilität in Berlin – Über die 'innere Einheit' und die Erklärung der Verkehrsnachfrage. In: Gather, Matthias / Kagermeier, Andreas / Lanzendorf, Martin (Hg.): Verkehrsentwicklung in den neuen Bundesländern. Erfurter Geographische Studien 10. S. 37-59.

SCHEINER, J. (2002):  
Freizeitmobilität älterer Menschen – Bedingungen, Formen und Entscheidungsstrukturen. In: Gather, Matthias / Kagermeier, Andreas (Hg.): Freizeitverkehr: Hintergründe, Probleme, Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 1. Mannheim. S. 63-86.

SCHEINER, J. (2002):  
Die Angst der Geographie vor dem Raum. Anmerkungen zu einer verkehrswissenschaftlich-geographischen Diskussion und zur Rolle des Raumes für den Verkehr. In: Geographische Revue 4/1:19-44.

### Tagungsbeiträge

MitarbeiterInnen des Fachgebietes haben folgende Vorträge auf Tagungen gehalten.

DERICHS, A.:  
„Nahverkehrspläne der 2. Generation“ im Rahmen der Vortragsreihe der Deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Rhein-Ruhr am

25. Juni 2002 in den Räumen der Essener Verkehrsbetriebe.

DERICHS, A.:  
„Anforderungen an die Nahverkehrspläne der zweiten Generation“ im Rahmen der Tagung „Nahverkehrspläne - Qualitätssicherung und Wettbewerb“, die das Fachgebiet am 12. März 2002 im Westfälischen Industriemuseum Zeche Zollern II/IV in Dortmund durchführte.

DERICHS, A.:  
„Nahverkehrsplanung für den öffentlichen Verkehr auf dem Prüfstand“ am Institut für Raumplanung (IRPUD), am 11. Dezember 2001 in Dortmund.

HOLZ-RAU, C:  
„Metrorapid für Dortmund: Ein Zugpferd für die Wirtschaft.“ Podiumsdiskussion am 8. April 2002. Dialog 2002 der Westfälischen Rundschau

HOLZ-RAU, C.:  
„Anforderungen und Erwartungen an ein modernes Verkehrskonzept aus verkehrswissenschaftlicher Sicht.“ Startveranstaltung Masterplan Verkehr 2003 am 13. Mai 2002 in Wien.

KASPER, B.; SCHEINER, J.:  
`Comparison or Transfer? Perspectives for a housing assistance program´ am 3. Juli 2002 auf dem Kongress des European Network for Housing Research in Wien.

KASPER, B.:  
'Wie weit trägt Übertragbarkeit?' am 12. April 2002 auf der Konferenz des Arbeitskreises Wohnungsmarktforschung in Deutschen Gesellschaft für Geographie in Zürich

KASPER, B.:  
'Housing Cultures – Convergence and Diversity. Conception and Organization

## PL – Diplomarbeiten, Veröffentlichungen, Tagungsbeiträge

of the Young Housing Researchers Conference' am 15. März 2002 auf der Konferenz des Coordination Committee des European Network for Housing Research in Berlin

SCHEINER, J.: „Räumliche Mobilität als biographischer und gesellschaftlicher Prozess. Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität im Spiegel von Individualisierung und

'harten' Rahmenbedingungen". Workshop der Arbeitsgruppe Verkehrsgeneseforschung des AK Verkehr der Deutschen Gesellschaft für Geographie

## PL – Anschrift, Telefonnummern und e-mail-Adressen

### VPL-Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung

Fakultät raumplanung  
Universität Dortmund  
44227 Dortmund  
August-Schmidt-Straße 6  
Geschossbau 1, Raum 316-324  
[www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl](http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/vpl)

**Renate Middendorf** (Sekretariat)  
Tel.: 0231-755-2270  
Fax: 0231-755-2269  
E-Mail: [vpl@rp.uni-dortmund.de](mailto:vpl@rp.uni-dortmund.de)

**Prof.Dr.-Ing. Christian Holz-Rau**  
Tel.: 0231-755-2270  
E-Mail: [holzrau@rp.uni-dortmund.de](mailto:holzrau@rp.uni-dortmund.de)

**Dipl.-Geogr. Anka Derichs**  
Tel.: 0231-755-6032  
E-Mail: [derichs@rp.uni-dortmund.de](mailto:derichs@rp.uni-dortmund.de)

**Dipl.-Ing. Michael Frehn**  
Tel.: 0231-755-2268  
E-Mail: [frehn@rp.uni-dortmund.de](mailto:frehn@rp.uni-dortmund.de)

**Dipl.-Ing. Ute Jansen**  
Tel.: 0231-755-6067  
E-Mail: [jansen@rp.uni-dortmund.de](mailto:jansen@rp.uni-dortmund.de)

**Dipl.-Ing. Birgit Kasper**  
Tel.: 0231-755-4815  
E-Mail: [kasper@rp.uni-dortmund.de](mailto:kasper@rp.uni-dortmund.de)

**Dr. rer. pol. Joachim Scheiner**  
Tel.: 0231-755-4822  
E-Mail: [scheiner@rp.uni-dortmund.de](mailto:scheiner@rp.uni-dortmund.de)

**Dipl.-Ing. Gernot Steinberg**  
Tel.: 0231-755-2390  
E-Mail: [steinberg@rp.uni-dortmund.de](mailto:steinberg@rp.uni-dortmund.de)

### Neuer Mitarbeiter:



**Dipl.-Ing. Marc Lucas Schulten**  
Tel.: 0231-755-2268  
E-Mail: [schulten@rp.uni-dortmund.de](mailto:schulten@rp.uni-dortmund.de)